

RÉSUMÉ

Dans les années 1970-1980, la plupart des grands axes parisiens ont été modifiés pour améliorer la fluidité de la circulation automobile au détriment des autres modes de déplacement (marche à pied, vélo et bus). Cette politique a eu pour conséquence d'augmenter la présence de la voiture dans la ville, tout en créant de fortes nuisances liées au manque de sécurité, à la pollution de l'air et au bruit. Face aux enjeux environnementaux et à l'engorgement de la ville, il est nécessaire de repenser les modes de déplacements urbains et promouvoir les circulations douces.

Les modes de déplacement doux sont en principe des modes qui n'utilisent pas d'énergies polluantes et peuvent englober des véhicules non motorisés à assistance électronique ou électrique, des véhicules électriques ou au gaz naturel. Les modes non motorisés sont constitués des modes de déplacement mus uniquement par l'énergie humaine, animale ou éolienne.

Les modes non motorisés comprennent les possibilités suivantes : la marche à pied, la bicyclette, le roller, le skateboard, la trotinette et le pousse-pousse. Le mode de déplacement non motorisé le plus général et le plus utilisé reste la marche à pied.

Il y a beaucoup d'avantages liés à la marche à pied. Les bienfaits principaux se situent sur les plans social, environnemental et économique. Malgré ces avantages, on observe que la préoccupation en faveur de la bicyclette dans beaucoup de pays est plus répandue que celle en faveur de la marche à pied.

L'objectif principal de cette recherche est de mettre en évidence l'apport de l'aide multicritère à la décision (AMCD) pour favoriser le déplacement de piétons au centre-ville de Paris. Pour ce faire, on a tout d'abord présenté les caractéristiques principales de ce mode de déplacement et les besoins qu'il est nécessaire d'assurer pour permettre aux piétons de se déplacer convenablement. Ces besoins sont l'accessibilité, la sécurité, la sûreté, le confort et l'attractivité.

Ensuite, quelques mesures visant à répondre aux besoins des piétons ont été décrites. Ces mesures sont complémentaires et peuvent être regroupées en mesures réglementaires, de tarification, d'aménagement de l'espace public et d'information.

L'aide multicritère à la décision se divise en trois étapes qui s'inscrivent dans un processus itératif : structuration, évaluation et recommandation. L'un des buts principaux de l'AMCD est d'aider les différents acteurs à s'exprimer pour que leurs avis soient pris en compte de manière satisfaisante. On a donc mis l'accent sur les niveaux et les modalités de participation ainsi que sur quelques démarches pour organiser la participation des acteurs.

Finalement, on a montré comment l'aide multicritère à la décision peut être utilisée pour favoriser le déplacement de piétons. Pour cela, on a envisagé une situation de décision caractérisée par un projet de réaménagement d'un secteur du centre-ville de Paris.

Une modalité de consultation des acteurs a été suggérée et les activités de l'étape de structuration ont été proposées. Ces activités comprennent l'établissement d'un diagnostic du secteur, l'identification des objectifs, la structuration des objectifs fondamentaux, la sélection des critères, la proposition d'actions et l'élaboration du tableau de performances. Pour certaines activités, on a proposé des démarches pour organiser la participation des différents acteurs. Quelques aspects liés aux étapes d'évaluation et de recommandation ont été également discutés.

On espère que cette recherche lance un regard nouveau sur les piétons et leurs besoins et qu'elle contribue à enrichir les processus de décision concernant la marche à pied.